





**Lower cost, heat and noise absorbing shroud, manufacturing method and use of shroud in an engine vehicle compartment**

**Patent number:** DE19821532  
**Publication date:** 1999-11-25  
**Inventor:** ENKLER MICHAEL FRED (DE); BOPP MICHAEL (DE)  
**Applicant:** HP CHEMIE PELZER RES & DEV (IE)  
**Classification:**  
- **International:** B60R13/08; G10K11/00; F02B77/11; F16L59/00; D21J1/20; C08L61/28; D06N7/00  
- **European:** B32B5/24; C08L61/28; F02B77/13  
**Application number:** DE19981021532 19980514  
**Priority number(s):** DE19981021532 19980514

**Also published as:**

 WO9958833 (A1)  
 EP1104497 (A1)  
 US6749929 (B1)  
 EP1104497 (B1)

**Abstract of DE19821532**

The shroud comprises an engine side facing layer, a sound insulating, high temperature resistant thermosetting foam layer 5 mm thick, a second sound insulating layer of either plastic foam, particulate composite foam or needled or non-needled fiber fleece of natural or synthetic fibers and a further facing layer. Independent claims are made for:- (1) a shroud manufacturing process in which the layers are pressed together at elevated temperature; and (2) use of the shroud at the front of an engine compartment or near the transmission housing of vehicles. Preferred Features: The thermosetting foam layer has permanent temperature resistance up to 180 deg C and three weeks at 200 deg C. The second layer of acoustic insulation is 20 mm, preferably 10 mm, thick. When made of plastic foam the second acoustic insulation layer has a density of 6-30kg/m<sup>3</sup> and when made of particulate foam a density of 30-250kg/m<sup>3</sup>. Both acoustic layers are profiled on their contacting faces. All layers are bonded together.

---

Data supplied from the **esp@cenet** database - Worldwide



⑮ **BUNDESREPUBLIK  
DEUTSCHLAND**



**DEUTSCHES  
PATENT- UND  
MARKENAMT**

⑫ **Offenlegungsschrift**  
⑩ **DE 198 21 532 A 1**

⑳ Aktenzeichen: 198 21 532.0  
㉔ Anmeldetag: 14. 5. 98  
㉕ Offenlegungstag: 25. 11. 99

⑤ Int. Cl.<sup>6</sup>:  
**B 60 R 13/08**  
G 10 K 11/00  
F 02 B 77/11  
F 16 L 59/00  
D 21 J 1/20  
C 08 L 61/28  
D 06 N 7/00

**DE 198 21 532 A 1**

㉑ **Anmelder:**  
HP-Chemie Pelzer Research and Development Ltd.,  
Waterford, IE  
  
㉒ **Vertreter:**  
Patentanwälte von Kreisler, Selting, Werner, 50667  
Köln

㉓ **Erfinder:**  
Enkler, Michael Fred, 73061 Ebersbach, DE; Bopp,  
Michael, 58455 Witten, DE

⑤⑥ **Für die Beurteilung der Patentfähigkeit in Betracht  
zu ziehende Druckschriften:**

DE 44 09 416 C1  
DE 38 18 301 C2  
DE 42 11 409 A1  
DE 41 28 927 A1  
DE 39 22 973 A1  
DE 38 40 079 A1  
DE 36 01 204 A1  
DE 93 14 391 U1  
DE 87 00 919 U1  
DE 86 13 009 U1  
DE 85 27 746 U1

JP 0550028813 AA.,In: Patent Abstracts of Japan;

**Die folgenden Angaben sind den vom Anmelder eingereichten Unterlagen entnommen**

⑤④ **Wärme- und schalldämmende Verkleidung für den Motorraum von Kraftfahrzeugen sowie ein Verfahren zu dessen Herstellung**

⑤⑦ Gegenstand der Erfindung ist eine wärme- und schalldämmende Verkleidung für den Motorraum von Kraftfahrzeugen sowie ein Verfahren zu dessen Herstellung. Die Verkleidung besteht aus einer motorseitigen Deckschicht (1), einer damit in Kontakt befindlichen, akustisch isolierenden, bis 180°C dauertemperaturbeständigen, bei 200°C drei Wochen dauertemperaturbelastbaren, duroplastischen Schaumstoffschicht (2) einer Dicke von weniger als 5 mm, einer damit in Kontakt befindlichen isolierenden Schicht (3) aus Kunststoffschäum, Partikelverbundschäum oder Faservlies, bestehend aus nativen oder synthetischen Fasern sowie deren Gemische, genadelt oder ungenadelt und einer damit in Kontakt befindlichen, der Motorseite abgewandten Deckschicht (4).

**DE 198 21 532 A 1**

## Beschreibung

Gegenstand der Erfindung ist eine wärme- und schalldämmende Verkleidung für den Motorraum von Kraftfahrzeugen sowie ein Verfahren zu dessen Herstellung.

Im Motorraum moderner Fahrzeuge, sowohl bei PKW als auch im NFZ-Bereich, werden in zunehmendem Maße Schallisolationsteile in Form von Absorbern zur Reduktion von Motorgeräuschen eingesetzt. Diese vorwiegend als Formteile konzipierten Absorber haben Einfluß auf das Außen- und Innengeräusch der Fahrzeuge. Im Bereich z. B. von Auspuffkrümmern oder Abgasrückführungen unterliegen diese Teile höherer Wärmebelastung. Die heute vorwiegend eingesetzten Formteile aus Faservliesstoffen (z. B. aus Baumwolle) oder auch aus PU-Schaum weisen typischerweise Wärmeformbeständigkeiten bis ca. 160°C auf. Bei höheren Wärmebelastungen werden diese Formteile auf der der Wärmequelle zugewandten Oberfläche partiell oder vollständig mit Aluminiumfolien als Hitzereflektor kaschiert, um die dahinterliegenden Faservliesstoffe zu schützen.

So ist es bekannt, in besonders wärmebelasteten Bereichen Einbauteile durch Aufkaschieren von Aluminiumfolien zu schützen. Solche Einbauteile sind aus DE-U-87 00 919 bekannt. Allerdings hat dies den Nachteil zur Folge, daß die schallabsorbierende Wirkung des unter der Aluminiumkaschierung befindlichen Einbauteils verloren geht, da der Schall die Aluminiumfolien nicht durchdringen kann.

Aus der DE 36 01 204 A ist ein aus mehreren Vlieslagen bestehender Absorptionsformkörper bekannt, der für geräuschkämmende Verkleidungen für den Motorraum von Kraftfahrzeugen dienen kann. Der Absorptionsformkörper besteht aus einer motorseitigen Decklage aus Kunststoff-Fasern, aus einer anschließenden wärmeisolierenden und schallabsorbierenden Lage aus anorganischem, thermisch hochbelastbarem Fasermaterial und aus einer weiteren absorbierenden Lage organischer Fasern.

In der DE 38 18 301 C ist ebenfalls ein geräuschkämmender Formkörper für den Motorraum von Kraftfahrzeugen beschrieben, bei dem anorganisches, thermisch hochbelastbares, durch ein Bindemittel gebundenes Fasermaterial motorseitig über ein melaminharzhaltiges Verbindungsmittel mit einem Kohlenstoff-Fasermaterial abgedeckt ist. Dieser Formkörper soll eine gute Geräuschkämmung besitzen und auch als thermische Isolierung bis in einen Temperaturbereich von etwa 500°C anwendbar sein. Es ist dabei ferner vorgesehen, daß der Formkörper zur Karosserie hin mit einer Schicht aus Kohlenstoff-Fasern versehen ist. Diese Kohlenstoff-Faserschicht soll einen gewissen mechanischen Schutz für die empfindliche Lage aus anorganischen Fasermaterial ergeben.

Die DE 42 11 409 A1 betrifft eine selbsttragende, wärme- und schalldämmende Verkleidung für Verbrennungsmotoren von Kraftfahrzeugen, die aus mehreren Lagen besteht, die unter Einwirkung von Druck und Wärme unter Ausbildung von Zonen definiert vorgegebener Verdichtung verpreßt worden sind. Die Verkleidung besteht motorseitig aus einer stärkeren, wärmeisolierenden und schalldämmenden Lage aus einem anorganischen Fasermaterial, die mit einem Kohlenstoff-Fasermaterial abgedeckt ist. Eine stärkere, motorabgewandte Lage aus anorganischem Fasermaterial härtet zu einer selbsttragenden Trägerschicht aus. Diese Trägerschicht kann karosserieseitig mit einer Schicht aus einem Polyestervlies oder Polyacrylnitrilfasern abgedeckt sein.

Im Automobilbereich vielfach eingesetzt wird auch eine wärme- und schalldämmende Verkleidung auf der Basis von Melaminharzschäumen, auf die ein- oder beidseitig tempe-

raturbeständige Deckschichten aufgebracht werden. Melaminharzschäume gelten nach DIN 4 102 als schwerentflammbar und sind in ihrem Brandverhalten der Klasse B1 einzuordnen. Die Dauertemperaturbeständigkeit von -40°C bis 150°C und eine Dauertemperaturbelastbarkeit von 200°C für drei Wochen macht dieses Material besonders geeignet für die Herstellung von Verkleidungen für den Motorraum von Kraftfahrzeugen. Allerdings ist das Material außerordentlich teuer, so daß die Aufgabe der vorliegenden Erfindung darin besteht, in Bezug auf die Wärme- und Schalldämmung vergleichbare Verkleidungen für den Motorraum von Kraftfahrzeugen herzustellen, die jedoch gegenüber dem Stand der Technik eine deutliche Verringerung der Kosten beinhalten.

Die vorgenannte Aufgabe wird in einer ersten Ausführungsform gelöst durch wärme- und schalldämmende Verkleidungen für den Motorraum von Kraftfahrzeugen, bestehend aus einer motorseitigen Deckschicht 1, einer damit in Kontakt befindlichen, akustisch isolierenden, bis 180°C dauertemperaturbeständigen, bei 200°C drei Wochen dauertemperaturbelastbaren, duroplastischen Schaumstoffschicht 2 einer Dicke von weniger als 5 mm, einer damit in Kontakt befindlichen akustisch isolierenden Schicht 3 aus Kunststoffschäum, Partikelverbundschäum oder Faservlies bestehend aus nativen oder synthetischen Fasern sowie deren Gemische, genadelt oder ungenadelt und einer damit in Kontakt befindlichen, der Motorseite abgewandten Deckschicht 4.

Die erfindungsgemäßen Verkleidungsteile sind somit insbesondere geeignet, für die Verkleidung von Einbauteilen, Karosserieteilen oder dergleichen von Automobilen, hitzeabstrahlenden Maschinen und Aggregaten, insbesondere von schallabsorbierenden Elementen zum Schutz gegen zu hohe Wärmebelastungen durch Maschinenführungen, Katalysatorsteile oder dergleichen, insbesondere im Motorraum von Kraftfahrzeugen.

Kerngedanke der vorliegenden Erfindung ist es, das relativ teure duroplastische Schaumstoffmaterial der Schaumstoffschicht 2 teilweise durch kostengünstigere Materialien zu ersetzen, ohne die wärme- und schalldämmenden Eigenschaften zu verschlechtern. Auch ist selbstverständlich nicht hinzunehmen, daß eine Verschlechterung des thermischen Verhaltens akzeptiert werden kann. So können die erfindungsgemäßen Verkleidungsteile den am und im Fahrzeug entstehenden Lärm mindern. Beispielsweise kann eine entsprechende schallisolierende Frontklappe die Schallausbreitung durch die Frontklappe vermindern. Die Geometrie des Verkleidungsteils ist dabei abhängig von der Frontklappeninnenseite und den räumlichen Verhältnissen im Motorraum. Die Befestigung der Verkleidungsteile geschieht beispielsweise durch Einstecken in ein Lochbild im Frontklappeninnenbereich. Sie werden durch möglichst wenig Spreiznieten gehalten. Im Bereich der Stirnwände im Motorraum ist es erfindungsgemäß möglich, Verkleidungsteile zwischen der Karosserie und dem Motoraggregat anzubringen, wobei vorzugsweise an der Karosserie mittels Grobgewindebolzen oder mit Druckknöpfen (bzw. Blechmutter) die Verkleidungsteile befestigt werden.

Die Verkleidungsteile dienen hier der Schallabsorption des Motorlärms. Für dieses Bauteil sind die thermischen Verhältnisse, vor allem im Bereich eines motornahen Katalysators zu beachten.

Im Bereich des Radhauses im Motorraum befinden sich die erfindungsgemäßen Verkleidungsteile motorseitig im Luftsammelraum. Sie verhindern das Eindringen des Motorlärms in den Innenraum und werden vorzugsweise ebenfalls mit Grobgewindebolzen oder Druckknöpfen befestigt. Im Bereich der Stirnwand des Motorraums dienen die erfin-

dungsgemäßen Verkleidungsteile beispielsweise zur Abdeckung des Rohbaus von Querträger-Stürnwand oder dem Scheibenspalt bis auf Höhe des Tunnels zum Abschluß der Bodenverkleidung. Gegebenenfalls enthalten die Verkleidungsteile Durchbrüche für Leitungen der Klimaanlage. Im Bereich des Tunnels außen können die erfindungsgemäßen Verkleidungsteile ebenfalls zwischen dem Getriebe oder dem Abgasstrang und dem Bodenblech eingesetzt werden. Auch hier ist es erfindungsgemäß besonders bevorzugt diese mit Grobgewindebolzen und/oder Druckknöpfen, beispielsweise Blechmuffern zu befestigen.

Beim Einsatz der erfindungsgemäßen Verkleidungsteile im Bereich der Reinfluftwand oben, wird diese oben abgedeckt, und ist dann hier befestigt. Sie befindet sich dann oberhalb der linken oder rechten Stürnwand des Motorraums.

Ein Abfall der Festigkeit durch den Einfluß von Wärme im bestimmungsgemäßen Gebrauch unterhalb des Ausgangswertes ist nicht gegeben.

Die maximal zulässige Temperatur der Verkleidungsteile auf der dem Blech abgewandten, motorseitigen Seite liegt in der gleichen Größenordnung, wie die von Verkleidungsteilen, die ausschließlich aus ein- oder beidseitig kaschierten Melaminharzschichten bestehen.

Als motorseitige Deckschicht 1 eignen sich insbesondere hochtemperaturbeständige Fasergebilde basierend auf anorganischen Fasern. Besonders bevorzugt im Sinne der vorliegenden Erfindung sind Vliese, Gewebe oder Gewirke der genannten Fasern. Neben PES-Vliesen sind erfindungsgemäß besonders bevorzugt Glasfaservliese und/oder Kohlenstoff-Faservliese, Keramikfaservliese oder Mineralfaservliese. Unter textilen Glasfasern im Sinne der vorliegenden Erfindung sind Fasern und Seiden aus glasigen Schmelzen von Natrium-, Kalium- und anderen Silikaten zu verstehen, die nach dem Düsensieb-(Seide), Stabsieb-(Seide und Faser) oder nach dem Düsglasverfahren (Fasern) hergestellt werden. Charakteristisch ist die Unbrennbarkeit der Glasfasern, ihre hohe Wärmebeständigkeit, große Sprödigkeit und geringes Scheuerwiderstandsvermögen. Sie haben eine sehr hohe Zugfestigkeit, geringe Elastizität und sind verrottungsresistent.

Mineralsilikatfasern sind Mineralfasern, die aus Schmelzen von natürlichen Silikaten oder von Mischungen mit Silikaten, beispielsweise von Calcium-, Aluminium-, Magnesiumsilikaten erhalten werden. Die Mineralsilikatfasern sind sehr fein und glatt und haben einen runden Querschnitt und eine amorphe Struktur. Das Wärmeleitvermögen ist gering, sie sind unbrennbar und gegen alle normalen auftretenden chemischen Einwirkungen in gleicher Weise wie Glas beständig. Da die Faser nicht allein zu verspinnen sind, werden sie bereits im Stand der Technik in Mattenformen oder ähnlichen Formen, hauptsächlich für Isolierzwecke bei hohen Temperaturen eingesetzt.

Keramikfasern im Sinne der vorliegenden Erfindung sind anorganische Chemiefasern und Seiden aus Siliciumdioxid, Rayon, oder mit Anteilen von Oxiden, beispielsweise von Eisen-, Aluminium-, Magnesium- und/oder Calciumoxid.

Die Keramikfasern werden üblicherweise in Quarzfasern, Keramikfasern vom Typ A, G und V unterteilt.

Quarzfasern haben eine glatte Oberfläche, glasartige Strukturen und einen runden Querschnitt. Chemisch sind Quarzfasern beständig gegenüber allen üblichen Chemikalien. Man verwendet sie für Filtermaterial bei hohen Temperaturen und in aggressiven Medien, als Isoliermaterial in Raketen, Düsenflugzeugmotoren, Atomkraftwerken, Hochöfen und ähnlichem. Keramikfasern vom Typ A weisen Eigenschaften auf, die in etwa denen von Quarzfasern entsprechen. Auch die Eigenschaften von Keramikfasern vom Typ

G entsprechen etwa denen von Quarzfasern, – sie sind beständig bis 1000°C und haben gute elektrische Isoliereigenschaften bei hohen Temperaturen und sind das einzige biegsame Material mit Elektroisoliereigenschaften in textiler Form.

Bei Keramikfasern vom Typ V lassen sich je nach dem Verbrennungsgrad der viskosen Trägermasse die Eigenschaften sehr stark variieren. Sie werden in Form von Fäden, Geweben, Gewirken, Vliesstoffen zum Isolieren bei hohen Temperaturen, für Hitzeschilde im Weltraum und an Hochöfen, in Düsenflugmotoren, Raketen und ähnlichem verwendet.

Kohlenstoff-Fasern im Sinne der vorliegenden Erfindung sind anorganische Fasern und Seiden, die durch Strukturumwandlung organischer Fasern mittels Pyrolyse erhalten werden. Je nach Anteil an Kohlenstoff und der bei der Pyrolyse angewendeten Temperatur teilt man die Kohlenstoff-Fasern ein in partiell carbonisierte Kohlenstoff-Fasern, carbonisierte Kohlenstoff-Fasern und Graphitfasern. Kohlenstoff-Fasern werden häufig in Form von Fasern und Fäden zur Kunststoffverstärkung, als Elektroisoliermaterial, zur Armierung von Metallen, Baustoffen, Werkstoffen für Weltraumflug, Raketen usw. eingesetzt.

Neben den obengenannten anorganischen Fasern sind prinzipiell auch metallische Fasern in den Textilen Gebilden einsetzbar. Der Nachteil metallischer Fasern besteht jedoch in dem hohen Wärmeleitvermögen, so daß diese in den textilen Gebilden nur in untergeordneten Mengen eingesetzt werden.

Besonders bevorzugt im Sinne der vorliegenden Erfindung umfassen die textilen Gebilde der Schicht 1 Kohlenstoff-Fasern.

Die Schichtdicke der jeweiligen Schichten kann den Erfordernissen angepaßt in einem großen Rahmen variiert werden. So ist im Sinne der vorliegenden Erfindung besonders bevorzugt, daß die Schichtdicke der textilen Gebilde 0,5 bis 1,5 mm beträgt. Besonders bevorzugt ist es darüber hinaus, wenn das textile Gebilde ein Flächengewicht von 30 bis 200 g/m<sup>2</sup> aufweist. Das textile Gebilde dient insbesondere als mechanischer Schutz der duroplastischen Schaumstoffschicht 2, die bekanntermaßen eine geringe Festigkeit aufweist. Der oleophobe und hydrophobe Charakter der Fasern schützt die in der Verkleidung vorhandenen weiteren Schichten.

Besonders bevorzugt im Sinne der vorliegenden Erfindung besteht die Schaumstoffschicht 2 aus einem flexiblen, offenzelligen Schaumstoff aus Melaminharz. Ein entsprechendes Material ist beispielsweise unter der Bezeichnung Basotect® erhältlich. Hierunter ist ein flexibler, offenzelliger Schaumstoff aus Melaminharz, einem duroplastischen Kunststoff aus der Gruppe der Aminoplaste zu verstehen. Die filigrane, räumliche Netzstruktur des Schaumstoffs wird aus schlanken und damit leicht verformbaren Stegen gebildet.

Aus der räumlichen Struktur und dem Ausgangsprodukt resultiert ein attraktives Eigenschaftsprofil, das sich durch folgende Eigenschaften auszeichnet:

- Hohes Schallabsorptionsvermögen
- Dauertemperaturbeständigkeit: 200°C
- Brandverhalten: B1 nach DIN 4 102
- Rohdichte: 10 kg/m<sup>3</sup> ± 1,5 kg/m<sup>3</sup>
- Wärmeleitfähigkeit "lambda"<sub>10</sub> ≤ 0,035 W/mK
- Hohe Flexibilität
- Formgebung durch Pressen und Schneiden
- Einfache Bearbeitbarkeit.

Das Material wird üblicherweise in Blockform an den

Verarbeiter geliefert, der durch Schneiden und Pressen Formteile für vielfältige Anwendungen herstellen kann. Aus dem vielseitigen Eigenschaftsprofil resultiert ein breites Spektrum an Anwendungen. Die eigentlichen Produktvorteile ergeben sich aus der Kombination verschiedener Eigenschaften.

Die akustisch isolierende Schicht 3 besteht beispielsweise aus Kunststoffschaum oder Partikelverbundschaum. Kunststoffschaum im Sinne der vorliegenden Erfindung umfaßt vorzugsweise halbharten PUR-Schaum mit einem Raumgewicht von 6 bis 30 kg/m<sup>3</sup>, insbesondere 7 bis 12 kg/m<sup>3</sup> und PUR-Weichschaum auf Ester- oder Etherbasis mit einem Raumgewicht von 10 bis 60 kg/m<sup>3</sup>, insbesondere 12 bis 30 kg/m<sup>3</sup> oder Partikelverbundschaum auf der Basis von halbhartem PUR-Schaum und PUR-Weichschaum auf Ester- oder Etherbasis mit einem Raumgewicht von 30 bis 250 kg/m<sup>3</sup>, insbesondere 40 bis 80 kg/m<sup>3</sup>.

Textilfaservliese sind im Automobilbereich ein häufig verwendeter Konstruktionswerkstoff mit breitem Eigenschaftsspektrum. Beispielsweise wird Phenolharz-gebundenes Textilfaservlies seit langem unter anderem wegen seiner guten Dämpfungseigenschaften als Werkstoff für tragende und verkleidete Teile (rein oder als Verbundwerkstoff) in der Automobilindustrie im PKW- und LKW-Bau eingesetzt.

Phenolharz-gebundenes Textilfaservlies ist in Rohdichten von 50 bis 1000 kg/m<sup>3</sup> bei Dicken von 5 bis 30 mm im Handel erhältlich. Es ist als sogenanntes Porenkomposit, bestehend aus drei Phasen (Baumwolle, gehärtetes Phenolharz und Luft) zu beschreiben – ein Konstruktionswerkstoff, dessen Eigenschaftsprofil in weiten Grenzen modifiziert werden kann. Baumwolle hat die Faserform, Phenolharz liegt punktförmig, linear, auch netzflächig als eine Art Matrix vor.

Durch besondere Auswahl der Vliesstoffe kann die Akustik und die Festigkeit des Verbundwerkstoffs besonders gesteuert werden. Besonders bevorzugte Materialien zur Herstellung des Vliesstoffes sind Glasfaser-verstärkte oder Glasgitter-verstärkte Fasermaterialien, insbesondere Bindemittel enthaltende Textilvliese, vorzugsweise solche, die aus einem Baumwollmischgewebe bestehen. Diese Vliese werden durch Pressen bei erhöhter Temperatur auf die gewünschte Festigkeit gebracht.

Die besonderen Eigenschaften und die Leistungsfähigkeit dieser letztgenannten Produktgruppe erklären sich aus der chemischen und morphologischen Struktur der Baumwolle, sowie dem Duroplastcharakter der ausgehärteten Phenolharze, die üblicherweise als Bindemittel der Baumwollmischgewebvliese eingesetzt werden. Weitere Einflußgrößen sind die Verformbarkeit, die Bügelfähigkeit der Baumwolle, die statistische Bindepunkthäufigkeit und auch die Laminat- und/oder Mantelwirkung der längs von Fasern haftenden und so auch auskondensierten Bindemittelmoleküle.

Die Baumwolle übersteht den Fertigungsprozeß praktisch ohne Veränderung ihrer physikalisch-chemischen Eigenschaften. Sie verleiht dem Produkt besondere Qualitätsmerkmale wie Schall-Absorptionsfähigkeit, gute mechanische Festigkeitswerte, Schlagzähigkeit und Splitterfestigkeit in der Kälte.

Besonders bevorzugte Bindemittel für die Vliesstoffe sind ausgewählt aus Phenol-Formaldehyd-Harzen, Epoxidharzen, Polyesterharzen, Polyamidharzen, Polypropylen, Polyethylen und/oder Ethyl-Vinylacetat-Copolymeren. Phenolharze haben nach der Härtung die typischen Duroplasteigenschaften, die sich auf das Fertigprodukt übertragen. Das Textilfaservlies wird aus der Reißbaumwolle und dem pulverigen Phenolharz üblicherweise auf trockenem Wege hergestellt. Die Aushärtung erfolgt entweder im Heizkanal oder

über das ungehärtete Halbzeug als Zwischenstufe in der Presse. Für die Teile, die im Fahrzeugraum Verwendung finden sollen, wird ausgewähltes Textil eingesetzt.

Textilfaservliese im Sinne der vorliegenden Erfindung enthalten vorzugsweise Naturfasern, insbesondere Baumwolle, Flachs, Jute, Leinen, aber auch Kunstfasern wie Polybutylenterephthalate, Polyethylenterephthalate, Nylon 6, Nylon 66, Nylon 12, Viskose oder Rayon als Textilfaser, gegebenenfalls neben üblichen Bindemitteln.

Die Art und Menge der einzusetzenden Bindemittel wird im wesentlichen durch den Anwendungszweck der Textilfaservliese bestimmt. So wird im allgemeinen der Einsatz von 5 bis 50 Gew.-%, insbesondere 20 bis 40 Gew.-% des Bindemittels, bezogen auf das Textilfaservlies bevorzugt. Besonders bevorzugt ist erfindungsgemäß der Einsatz von Faserervliesen mit einem Flächengewicht von 800 bis 2000 g/m<sup>2</sup>.

Vorzugsweise beträgt die Schichtdicke der akustisch isolierenden Schicht 3 weniger als 20 mm, insbesondere weniger als 10 mm.

Gegebenenfalls können die Schichten 2 und/oder 3 eine rasterförmige Profilierung, insbesondere an der Grenzfläche der beiden Schichten aufweisen. Die Profilierung wird vorzugsweise von einer Seite aus vorgenommen, sie kann beispielsweise aus konvexen Ausbuchtungen auf der einen Seite bestehen, die als Kegel oder Pyramiden dargestellt sind. Durch material- und kostensparende "Noppenschneidtechnik" können über ein Hohlkammerprinzip hervorragend gut akustische Werte erzielt werden.

Selbstverständlich können durch die Dicke der Schichten Wärmedurchgangswerte und Akustik in weitem Umfang gesteuert werden.

Das Deckvlies 4 dient ähnlich dem Deckvlies 1 zum Schutz vor mechanischen Beschädigungen. Hier ist es besonders bevorzugt, beispielsweise ein dünnes Nadelvlies oder Spinnvlies, zum Schutz des Werkzeuges vor Verschmutzungen einzusetzen. Die Schichtdicke sollte vorzugsweise 30 bis 200 g/m<sup>2</sup> betragen.

Die erfindungsgemäßen Formteile finden vorzugsweise Verwendung im Bereich der Stirnwand von Motorräumen oder im Bereich des Getriebetunnels von Kraftfahrzeugen.

Die erfindungsgemäßen Formteile werden wie üblich durch einen Wärmeumformprozess hergestellt, so daß an sich im Stand der Technik bekannte Werkzeuge und Produktionseinrichtungen bei einer gegebenen Materialumstellung weiterhin verwendet werden können. Besonders bevorzugt im Sinne der vorliegenden Erfindung werden die Verkleidungen dadurch hergestellt, daß man das textile Gebilde mit dem duroplastisch gebundenem Textilfaservlies unter Einwirkung des duroplastischen Binders verpreßt und verklebt. Hierbei tritt eine Bindung nur an den in Kontakt befindlichen Bereichen auf.

In einer weiteren bevorzugten Ausführungsform der vorliegenden Erfindung kann es vorgesehen sein, die motorseitige Deckschicht 1 partiell oder vollflächig mit einer Metallfolie 5 im Bereich erhöhter Wärmebelastung zu versehen. Bei im Stand der Technik bekannten Absorbern wird üblicherweise eine Schichtdicke der Aluminiumfolie von 250 µm oder mehr gewählt. Dementsprechend ist es auch im Sinne der vorliegenden Erfindung möglich, Aluminiumfolie mit Schichtdicken im Bereich von 50 bis 500 µm einzusetzen. Besonders bevorzugt im Sinne der vorliegenden Erfindung wird jedoch Aluminiumfolie mit Schichtdicken im Bereich von 50 bis 100 µm eingesetzt. Diese geringen Schichtdicken sind verwendbar, weil die übrigen Bestandteile des erfindungsgemäßen Laminats auch geeignet sind, statische Funktionen zu übernehmen.

Durch eine gegebenenfalls vorhandene Perforation der

Aluminiumfolie wird einerseits die Wirkung der Aluminiumfolie als Wärmereflektor beibehalten, andererseits aber in diesem Bereich eine Durchlässigkeit für Schallwellen erreicht, so daß die der Schallquelle zugewandten Seite der Aluminiumfolien befindlichen duroplastischen Materialien akustisch wirksam bleiben.

Die obengenannten Schichten 1, 2, 3, 4, und gegebenenfalls 5 werden gemäß der vorliegenden Erfindung besonders bevorzugt durch Kleber miteinander in Verbindung gebracht. Besonders bevorzugt im Sinne der vorliegenden Erfindung ist es, als Kleber zwischen den Schichten 2 und 3 Schmelzpulver, wie beispielsweise Phenolharzpulver oder eine Schmelzklebefolie anzuordnen.

#### Ausführungsbeispiele

Unter Verwendung eines PES-Vlieses 1 mit einem Flächengewicht von etwa 120 g/m<sup>2</sup> und einer Klebebeschichtung sowie einer 3 mm starken Melaminharzschicht 2 mit einer Dichte von 10 kg/m<sup>3</sup> sowie einem über eine weitere Klebeschicht verbundenen 7 mm starken Schicht 3 aus Partikelverbundschaum wurde dieser Aufbau mit einem weiteren PES-Vlies 4 mit einem Flächengewicht von 120 g/m<sup>2</sup> versehen.

Die Ausgangsmaterialien wurden in einem dreidimensionalen Preßwerkzeug unter erhöhtem Druck (Presse mit 80 t Schließkraft; 120 sec) und erhöhter Temperatur (190°C) miteinander zu einem Formteil verpreßt, wodurch die obengenannten Schichtdicken erreicht werden konnten.

Es zeigte sich, daß der so hergestellte Schichtaufbau einer thermischen Belastung von 200°C, vergleichbar mit einer motorseitigen Wärmebelastung gleicher Temperatur, mehr als 3 Wochen ohne merkbare Veränderungen stand hielt.

#### Patentansprüche

1. Wärme- und schalldämmende Verkleidungen für den Motorraum von Kraftfahrzeugen, bestehend aus einer motorseitigen Deckschicht (1), einer damit in Kontakt befindlichen, akustisch isolierenden, bis 180°C dauertemperaturbeständigen, bei 200°C drei Wochen dauertemperaturbelastbaren, duroplastischen Schaumstoffschicht (2) einer Dicke von weniger als 5 mm, einer damit in Kontakt befindlichen akustisch isolierenden Schicht (3) aus Kunststoffschäum, Partikelverbundschäum oder Faservlies, bestehend aus nativen oder synthetischen Fasern sowie deren Gemische, genadelt oder ungenadelt und einer damit in Kontakt befindlichen, der Motorseite abgewandten Deckschicht (4).

2. Verkleidung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die Deckschicht (1) oder (4) jeweils unabhängig voneinander aus einem PES-Vlies, einem Glasfaservlies, einem Kohlenstoff-Faservlies, einem Keramikfaservlies oder einem Mineralfaservlies besteht.

3. Verkleidung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß das Deckvlies (1), ein Nadelvlies oder Spinnvlies, insbesondere ein Flächengewicht von 30 bis 200 g/m<sup>2</sup> aufweist.

4. Verkleidung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die Schaumstoffschicht (2) aus einem flexiblen, offenzelligen Schaumstoff aus Melaminharz besteht.

5. Verkleidung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß der Kunststoffschäum der akustisch isolierenden Schicht (3) ein Raumgewicht von 6 bis 30 kg/m<sup>3</sup> aufweist.

6. Verkleidung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß der Partikelverbundschäum der akustisch isolierenden Schicht (3) ein Raumgewicht von 30 bis 250 kg/m<sup>3</sup> aufweist.

7. Verkleidung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß das Faservlies der akustisch isolierenden Schicht (3) ein Flächengewicht von 800 bis 2000 g/m<sup>2</sup> aufweist.

8. Verkleidung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die Schichtdicke der akustisch isolierenden Schicht (3) weniger als 20 mm, insbesondere weniger als 10 mm beträgt.

9. Verkleidung nach einem oder mehreren der Ansprüche 1 bis 8, dadurch gekennzeichnet, daß die Schicht (2) und/oder (3) eine rasterförmige Profilierung insbesondere an der Grenzfläche der beiden Schichten aufweist.

10. Verkleidung nach einem der Ansprüche 1 bis 9 umfassend eine motorseitig angeordnete partiell oder vollflächige Metallfolie (5) im Bereich erhöhter Wärmebelastung.

11. Verkleidung nach einem der Ansprüche 1 bis 10, dadurch gekennzeichnet, daß die jeweiligen Lagen (1), (2), (3), (4) und gegebenenfalls (5) durch eine Klebeschicht verbunden sind.

12. Verfahren zur Herstellung von Verkleidungen wie in einem der Ansprüche 1 bis 11 definiert, dadurch gekennzeichnet, daß man die Schichten (1), (2), (3), (4) und gegebenenfalls (5) unter Einwirkung von gegenüber Raumtemperatur erhöhter Temperatur und gegenüber dem Normaldruck erhöhtem Druck verpreßt.

13. Verwendung von Verkleidungen wie in einem der Ansprüche 1 bis 11 definiert im Bereich der Stirnwand von Motorräumen oder im Bereich des Getriebetunnels von Kraftfahrzeugen.

- Leerseite -